



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

An die
Präsidentin des Nationalrates
Doris Bures
Parlament
1017 Wien

GZ. BMVIT-12.500/0010-I/PR3/2016
DVR:0000175

Wien, am 19. Juli 2016

Sehr geehrte Frau Präsidentin!

Der Abgeordnete zum Nationalrat Pock und KollegInnen haben am 19. Mai 2016 unter der **Nr. 9369/J** an mich eine schriftliche parlamentarische Anfrage betreffend Förderung der Elektromobilität gerichtet.

Diese Anfrage beantworte ich wie folgt:

Zu Frage 1:

- Wie beurteilt das BMVIT die Förderung des BMLFUW im Rahmen der "Klimaaktiv mobil" Förderschiene hinsichtlich der Vereinfachung und Vereinheitlichung von Förderungen mit demselben Ziel?

Als wichtige Beiträge zur Implementierung des von BMLFUW, bmvit und BMWFW gemeinsam erarbeiteten „Umsetzungsplans für Elektromobilität in und aus Österreich“ der Bundesregierung werden auf Bundesebene Förderungsaktivitäten zur Elektromobilität in den Bereichen Forschung & Entwicklung, Demonstrations- und Modellvorhaben und Markteinführung gesetzt, die im Sinne von Effizienz auf die angesprochenen Zielgruppen und Synergieeffekten komplementär ausgerichtet und abgestimmt sind.

Das UEM-Programm bildet eine temporäre und thematisch stark eingegrenzte Schwerpunktsetzung mit Demonstrationscharakter, so dass eine Abgrenzung zu Modellregionen und klimaaktiv mobil gegeben ist. Da es dezidiert um die Demonstration und Erprobung gesamtverkehrlicher E-Taxi- und E-CarSharing-Angebote ging, hat das bmvit natürlich sowohl F&E-Anteil, Fahrzeuge als auch Infrastruktur gefördert und das auch auf dem üblichen Weg mit dem BMLFUW abgestimmt. Den AntragstellerInnen wurde dezidiert empfohlen, sich mit anderen Programmen und Initiativen auseinanderzusetzen und bereits existierende Fahrzeugförderung wie klimaaktiv mobil in die Konzeptphase einzubeziehen.

Zu Frage 2:

- *Kann das BMVIT eine Doppelförderung durch die oben genannten Förderschienen der zwei Ministerien ausschließen?*

Im Förderleitfaden wird dezidiert darauf hingewiesen, dass der Antragsteller mittels rechtsverbindlicher Erklärung im Antragsformular zu bestätigen hat, dass für die im Rahmen des vorgelegten Projektantrags zur Förderung eingereichten Aktivitäten keine weiteren Bundesförderungen in Anspruch genommen werden bzw. wurden, die kumuliert zu einer Überschreitung von 50 % an Bundesmitteln führen.

Es war jedenfalls eine klare Abgrenzung des gegenständlichen Projekts zu abgeschlossenen, laufenden bzw. beantragten Projekten vorzunehmen und der über derartige Vorgängerprojekte hinausgehende Zusatznutzen und Innovationsgehalt nachzuweisen.

Zu Frage 3:

- *Wie begründen Sie die unterschiedlichen Voraussetzungen der Förderung der beiden Ministerien?*

Mit dem UEM-Programm wird das Ziel verfolgt, Demonstrationsprojekte in Ballungsräumen mit mind. 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern umzusetzen, in denen der Bevölkerung im urbanen Umfeld ein System aus marktnaher Elektromobilität durch E-Taxis und/oder E-Car-Sharing zur Verfügung gestellt wird. Dementsprechend wird ein gesamtheitliches Mobilitätssystem gefördert, in dem die Fahrzeugförderung ein wesentlicher Bestandteil ist.

Zu Frage 4:

- *Wie begründen Sie die unterschiedlichen Höhen der Förderung der beiden Ministerien?*

Für die festgelegte höchste Förderung iHv € 8.000 pro Fahrzeug ist die Einbettung des Fahrzeugs in eines der geförderten Demonstrationsprojekte Voraussetzung und das Einhalten zahlreicher Verpflichtungen entspricht der für notwendig erachteten maximalen Förderhöhe, um die Barriere für die Umstellung auf ein solches Fahrzeug im Zuge derartiger Demonstrationsprojekte zu ermöglichen. Insbesondere in der Taxibranche handelt es sich in der Mehrzahl um Kleinstunternehmen, die vielfach ihr einziges Fahrzeug umstellen müssen. Dieser Umstieg auf bis zu 100% der Firmenflotte stellt ein großes unternehmerisches Risiko dar, das im Zuge dieser Demonstrationsprojekte entsprechend abgegolten werden soll. Des Weiteren ist anzumerken, dass es sich bei der Fördersumme von € 8.000 um eine Maximalsumme handelt. Konkret werden bis zu 40 % der Investitionsmehrkosten gegenüber vergleichbaren Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor abgegolten.

Zu Frage 5:

- *Ist es möglich, nachträglich Ankaufförderungen für E-Taxis zu beantragen?*
- Wenn ja, wo ist diese nachträgliche Gewährung festgeschrieben?*
 - Wenn ja, wer und in welchem Umfang hat davon bereits Gebrauch gemacht?*

Nachträgliche Ankaufsförderungen sind im UEM-Programm nicht vorgesehen.

Zu Frage 6:

- *Wofür wird der Rest der EUR 3 Mio ausgegeben, wenn 250 Fahrzeuge angeschafft werden sollen, welche jeweils mit EUR 8.000 gefördert werden?*

Die Fördersumme des angesprochenen Projektes „E-Taxi Wien“ umfasst neben der Fahrzeugförderung die Förderung der restlichen wesentlichen Bestandteile des Demonstrationsprojektes. Dies umfasst die Förderung von Investitionskosten bzw. Investitionsmehrkosten für Infrastrukturinvestitionen und bedarfsgerechten Mobilitätsangeboten, Personal- und Sachkosten.

Zu Frage 7:

- *Wofür ist der Rest der EUR 5,5 Mio an vorgesehenen Mitteln für die Förderung von urbaner Elektromobilität vorgesehen?*

Nach erfolgter Ausschreibung der Phase 1 des UEM-Programms wurden vier Projekte in der Konzeptphase gefördert (vgl. ad 8).

Phase 2 fördert die eigentliche Durchführung des Demonstrationsprojektes. In Phase 2 fiel die Förderentscheidung auf zwei Projekte, einerseits auf „E-Taxi Wien“ als auch für „KombiMoll“ in Graz (Kombinierte Mobilität).

Zu Frage 8:

- *Wie hoch waren die Fördermittel in der ersten Phase (Ausschreibung endete am 30. Jänner 2014) "E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität" ursprünglich dotiert?*

Im Rahmen der ersten Phase wurde die Entwicklung eines Demonstrationskonzepts für den urbanen Raum (unter Berücksichtigung der technischen, ökonomischen und rechtlichen Machbarkeit) ausgeschrieben. Gefördert wurden vier Konzepte, deren Förderhöhe mit je max. € 65.000 limitiert war. Insgesamt war die erste Phase des UEM-Programms mit € 250.000 dotiert.

Zu Frage 9:

- *Inwieweit wurden diese Mittel in der ersten Phase ausgeschöpft?*
- a. *Wenn nicht ausgeschöpft, wodurch wird seitens Ihres Ressorts begründet, dass es in der ersten Phase nicht zu einem Ausschöpfungsgrad von 100 Prozent gekommen ist?*

Die Planung des Ausschreibungsbudgets erfolgte sorgfältig. Die zur Verfügung stehenden Mittel für die erste Phase von € 250.000 wurden fast zur Gänze ausgeschöpft.

Zu Frage 10:

- *Wie viele Fördermittel wurden aus der ersten Phase (Ausschreibung endete am 30. Jänner 2014) "E-Mobilität für alle: Urbane Elektromobilität" in die zweite Phase verschoben?*

Für das Programm wurden insgesamt € 6 Mio. veranschlagt. Dieses Budget wurde mittels Höchstgrenzen vorab auf zwei Phasen aufgeteilt. In die zweite Phase sind keine Mittel der ersten Phase geflossen.

Mag. Jörg Leichtfried

